

الحماية المدنية للحق في الخصوصية عن استخدام الطائرات المسيرة

هزار جمال ياسين*

كلية الادارة والاقتصاد، جامعة زاخو، إقليم كردستان العراق

تاريخ الاستلام: 2023/02 تاريخ القبول: 2023/06 تاريخ النشر: 2023/11 <https://doi.org/10.26436/hjuoz.2023.11.4.1179>

المخلص:

لا شك أن التطورات الكبيرة التي تحققت في مجال التكنولوجيا الحديثة كانت من العوامل التي سهلت الاعتداء على الحياة الخاصة للأفراد عن طريق الطائرات المسيرة، حيث تعد هذه النوع من الطائرات من أهم التقنيات الصاعدة اليوم التي بدأت تجتاح العالم، وتعتبر استخدامها العشوائي وما له من آثار سلبية في الوقت الراهن على نطاق واسع سواء عسكرياً أو مدنياً أو تجارياً، يثير عدد من الاشكاليات والقضايا القانونية، سواء تلك المتعلقة بالسلامة الوطنية وحماية الحق في الخصوصية والملاحة الجوية، الأمر الذي دفع الكثير من دول العالم الى ايجاد تنظيم قانوني لأستخدام الطائرات المسيرة بتسجيلها ووضع شروط معينة لترخيصها، وتحديد ضوابط معينة لتشغيلها، ولكن المشرع العراقي والكوردستاني لم يلتفت إلى هذه الظاهرة لحد اللحظة. ويحثنا هذا الامر على التأكيد على ضرورة إيجاد تنظيم قانوني خاص لحماية الحق في الخصوصية والطائرات المسيرة والمسؤولية المدنية الناشئة عنها، مع التركيز على الجانب الوقائي بفرض التزامات على مستخدمي الطائرات المسيرة.

الكلمات الدالة: الحق في احترام الحياة الخاصة، انتهاك الخصوصية، الطائرات المسيرة، التعويض.

لوائح تنظيمية ملائمة تكفل السلامة الوطنية والأمن والحماية للحق في الخصوصية للجميع مع إتاحة فرص الازدهار للتكنولوجيا الحديثة.

تسبب استخدام الطائرات المسيرة بشكل عشوائي في آثار سلبية على سلامة الإنسان، والحق في الخصوصية والملاحة الجوية، وهذا الأمر دفع ببعض الدول الى تنظيم استخدام هذه الطائرات، حيث قامت فرنسا في عام (2016) بإصدار القانون رقم (1428) بشأن تعزيز إجراءات الامن بشأن استخدام الطائرات المسيرة في المجال المدني، كما قامت وكالة الطيران الفيدرالية في الولايات المتحدة الأمريكية (FAA) بإصدار العديد من اللوائح والتعليمات من أجل تنظيم استخدام الطائرات المسيرة في المجال المدني، وفي عام (2017) أصدر المشرع المصري القانون رقم (216) لسنة (2017) لتنظيم استخدام الطائرات المحركة اليا ولاسلكيا وتداولها والاتجار بها. وأصدرت الهيئة العامة للطيران المدني في دولة قطر في عام (2017) لائحة تنظيمية تتعلق بتنظيم الطائرات المسيرة من الناحية الادارية والفنية. وهناك أيضاً بعض الدول الاخرى مثل المملكة العربية السعودية والبحرين وعمان وعدد من الدول الغربية التي وضعت أنظمة وقوانين متعلقة بالطائرات المسيرة، ولكن المشرع العراقي والكوردستاني لم يلتفت إلى هذه الظاهرة لحد اللحظة. ويحثنا هذا الامر على التأكيد على ضرورة إيجاد تنظيم قانوني خاص لحماية الحق في الخصوصية والطائرات المسيرة والمسؤولية المدنية الناشئة عنها، مع التركيز على الجانب الوقائي بفرض التزامات على مستخدمي الطائرات المسيرة.

1. المقدمة

أن الحق في الخصوصية أو الحق في الحياة الخاصة يستند على حماية ذلك الجانب من حياة الانسان الذي لا يرغب في أن يراه الآخرون، أو لا يرغب في أن يكون موضوعاً للحديث من جانب الناس، أي حق الانسان في أن يعيش كما يريد مع ذاته دون ان ترصده الاعين وتلوكه الالسن أو تتجسس عليه الاذان، وقد ازداد هذا الاهتمام في المجتمعات الحديثة، حيث احتل موضوع الحق في الخصوصية حيزاً مهماً على الصعيد القانوني، وانشغل به الفقه والقضاء في الدول الحديثة من أجل توفير الحماية اللازمة له وتدخل يد المشرع ليكرس له هذه الحماية.

ومن جانب اخر تعد الطائرات المسيرة اليوم هي نوع جديد من التكنولوجيا التي بدأ استخدامها تجتاح العالم، وتثير استخدامها في المجال التجاري والمدني في الآونة الاخيرة، العديد من الاشكاليات القانونية، مع توجه عالمي نحو إدخالها في مجال النقل الجوي. حيث كانت في البداية يقتصر استخدامها فقط على المجال العسكري، وبدأ في الوقت الراهن استخدامها لأغراض مدنية في عدة قطاعات منها في مجال البيئة والسينما والتصوير والنقل والبحث والانقاذ، وفي المجالات الاقتصادية والمسح الجيولوجي ومكافحة الحرائق والزراعة، ومراقبة أنابيب النفط والانشاءات الاخرى. وتشير التوقعات إلى دخولها مستقبلاً قطاع عمليات النقل الجوي التجاري سواء للأشخاص أو الأمتعة. حيث أن استخدام الطائرات المسيرة تزايد أكثر فأكثر في جميع أنحاء العالم، مما يشكل تحدياً لجهات التنظيم فيما يتعلق بوضع

* الباحث المسؤول.

ارتأينا أن نقوم بتقسيم الدراسة الى مبحثين، حيث نخصص المبحث الاول للأطار المفاهيمي للحق في الخصوصية والطائرات المسيرة. فيما نفرد المبحث الثاني لأحكام استخدام الطائرات المسيرة وضمان حماية الخصوصية ونهي الدراسة بخاتمة نتناول فيها أهم ما يتمخض عنه البحث من استنتاجات ومقترحات.

2. المبحث الاول: الاطار المفاهيمي لحق في الخصوصية والطائرات المسيرة

سننتاول في هذا المبحث كلاً من تعريف حق في الخصوصية والطائرات المسيرة اضافة الى الطبيعة القانونية للحق في الخصوصية وذلك في ثنايا مطلبين على النحو الآتي:

1.2 المطلب الاول: التعريف بالحق في الخصوصية والطائرات المسيرة

سوف نقسم هذا المطلب الى فرعين، حيث سنبين التعريف بالحق في الخصوصية في الفرع الاول، ومن ثم سنتناول تعريف الطائرات المسيرة في الفرع الثاني.

1.1.2 الفرع الاول: التعريف بالحق في الخصوصية

الخصوصية لغَةً، يرجع أصل هذه الكلمة في اللغة العربية الى الفعل "خص، فيقال: خص فلاناً بالشئ، بمعنى فضله به وافرده، ويقال كذلك: خصه بالود، أي حبه دون غيره، وخاصة الشئ ما يختص به دون غيره أي ينفرد به"، ومنه "الله يختص برحمته من يشاء" (معلوف، 2009، ص180)، و"الخصوص نقيض العموم، والخاصة ما تخصه لنفسك، ويقال: فلان يخص بفلان، أي خاص به، وله به خصية، والخصوصية بالفتح افصح" (ابن منظور، 2004، ص175).

وتقصد كلمة الخصوصية في اللغة الانجليزية (Privacy) (معجم اكسفورد، 2000، ص454)، أي انها حالة الانسحاب والعزلة من صحبة الاخرين، كما تستعمل لمعان قد تعبر بشكل او بأخر عن مظاهر معنى هذه اللفظة إن لم يكن مرادفاً لها، لتدل على الطمانينة والسلم والوحدة والانسحاب من الحياة العامة والتفرد (الياس، 2000، ص156) ... الخ، فهذه المصطلحات المترادفة تتفق بدورها مع المتطلبات اللازمة لتوافر حالة الخصوصية عند تطبيقها على انفسنا او على الاخرين.

أما الخصوصية اصطلاحاً، فلم يتم تعريف هذا المصطلح في التشريعات العراقية والمقارنة، بالإضافة إلى ذلك، لم يتم رسم حدود منطقية له من الناحية الفقهية والقضائية على حد سواء، على الرغم من وجود النصوص القانونية التي تحمي مظاهره وكثرة الاحكام القضائية المتعلقة بقضايا الاعتداء عليه. وتجدر الإشارة أن المشرع العراقي يمنح بعض الحماية لبعض جوانب الحق في الخصوصية، مثل حرمة المسكن، ولكنه لا يضع تعريفاً لها (الدستور العراقي لسنة 2005، المادة 17)، وعلى نفس المنوال يحمي المشرع المصري وبنصوص صريحة الحق في الخصوصية لكنه لا يعرفه أيضاً، كذلك ماذهب اليه المشرع الفرنسي في القانون الفرنسي الصادر في (17 تموز 1970)، حيث نصت المادة (9) منه على أن " لكل شخص الحق في احترام حياته الخاصة " وبالتالي، لم يقدم لنا أيضاً تعريفاً للحق في الخصوصية.

ومن جانب اخر قد يكون نطاق الخصوصية محكوماً الى درجة معينة بالمجتمع وما يسوده من اوضاع وعادات وتقاليده، بمعنى آخر قد يكون هذا الحق محكوم للقيم الاجتماعية وقواعد السلوك والاخلاق في المجتمع، وعليه تنبني وتتشكل نفسية الفرد

1.1 مشكلة البحث:

أن الانتشار المتزايد لاستخدام الطائرات المسيرة في الوقت الراهن على نطاق واسع سواء مدنياً أو تجارياً، يثير عدد من الاشكاليات والقضايا القانونية تلك المتعلقة بالسلامة الدولة وحماية الحق في الخصوصية وكذلك المسؤولية المدنية. حيث أن المشرع العراقي والكووردستاني لم يعالج بشكل خاص الحماية المدنية للحق في الخصوصية عن استخدام الطائرات المسيرة سواء بقانون خاص أو ادماج نصوص قانونية جديدة في القانون المدني. الا اننا سوف نقوم بدراسة هذا الموضوع في مجال القانون المدني، ويتفرع الأسئلة الفرعية التالية عن هذه الإشكالية:

ماهية الحق في الخصوصية والطائرات بدون طيار أو الطائرات المسيرة ؟

ماهي أهم القواعد والمبادئ القانونية التي تطبق على استخدام الطائرات المسيرة في المجالات المدنية والتجارية؟

وهل أن القواعد العامة في القانون المدني العراقي كافية للتعامل مع أنشطة الطائرات المسيرة وتحميل المسؤولية للمسؤولين عن استخدام هذه الطائرات لحماية الحق في الخصوصية، أم أننا بحاجة إلى قواعد قانونية خاصة؟

2.1 أهمية البحث:

تبرز أهمية هذا الموضوع في معرفة مدى ملائمة الواقع التشريعي لمواجهة تحديات ازدياد ظاهرة استخدام الطائرات المسيرة. حيث تتميز هذه الطائرات بقدرتها على الطيران فوق رؤوس الافراد وعلى مسافات قريبة منهم دون أن يلاحظها أحد، مما يمكنها أكثر من الوسائل التقليدية من انتهاك الحياة الخاصة للأخرين. كما تتميز هذه الطائرات بخطورتها الشديدة التي تميزها عن الاشياء الخطرة وتكمن هذه الخطورة في طيرانها بدون طيار على متنها وهو الامر الذي يدعونا إلى التفكير في أهمية وضع تنظيم قانوني خاص لها ووضع المسؤولية القانونية بما يتماشى مع طبيعتها الخاصة، حيث بدايةً من قواعد وضوابط استخدامها وتشغيلها وانتهاءً بالتعويض في حالة حدوث الضرر بالغير.

3.1 منهجية البحث:

تبنينا بشكل عام المنهج المقارن في دراسة موضوع البحث، وقد جاء اختيارنا لهذا النهج حتى يتسنى المقارنة بين القوانين بأنسب طريقة ممكنة. كما اعتمدنا أيضاً على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي، من خلال عرض الأحكام القضائية والآراء الفقهية، ثم بيان الأحكام والقواعد القانونية المتعلقة بالموضوع، وذلك لغرض التحري عن مدى ملائمة تطبيقها لحل الإشكالية التي ظهرت نتيجة استخدام الطائرات المسيرة، ومدى الحاجة لتطوير بعض الاحكام القانونية، من أجل مواكبة التطور الكبير في هذا المجال.

4.1 نطاق البحث:

ان نطاق البحث يقتصر على تناول الحماية المدنية للحق في الخصوصية عن استخدام الطائرات المسيرة في المجال المدني والتجاري، وبذلك يخرج من نطاق البحث بقية تفاصيل المتعلقة على الجانب الجنائي و المجال العسكري.

5.1 خطة البحث:

شرطاً يتطلبه القانون في الكثير من الاحيان، لأن القانون يبسط حمايته على عدم العلانية بغض النظر عن المكان الذي تدور فيه، بمعنى اخر تعد عدم العلانية متحررة من قيد المكان، إذ ان المعول عليه هو الطبيعة الحديث نفسه، وعليه ربما كان كلمة الخلوة أكثر دقياً للتعبير عن مضمون هذا الحق (الاهوائي، 1978، ص51)، كما أن الفكرة الخصوصية لا تقتصر على عدم إفشاء الأسرار، بل تقصد به أيضاً الامتناع عن مهاجمة هدوء وطمأنينة الآخرين، وهو ما يبدو أنه فكرة العزلة والهدوء بجانبين من السلوك، أحدهما إيجابي هو احترام الخصوصية ومظاهرها، والآخر سلبي هو الامتناع عن مهاجمتها (الاهوائي، 1978، ص51).

2.1.2 الفرع الثاني: التعريف بالطائرات المسيرة وخصائصها: سنتناول تعريف الطائرات المسيرة في الفقرة الأولى، ثم خصائصها في الفقرة الثانية، كما يلي:

1.2.1.2 تعريف الطائرات المسيرة:

أن مصطلح الطائرات المسيرة أو الطائرات بدون الطيار هو ترجمة عربية لمصطلحات أجنبية والتي أخذت من اللغتين الانكليزية والفرنسية، حيث استخدمت اللغة الفرنسية مصطلح (les drones) ومصدره يعود الى الفقه الانجلوسكسوني (Yann RoZec, 2013, p.113)، ومصطلح (Aéronrfs Télépilote) في القانون الفرنسي للدلالة على الطائرات المسيرة (خليفة، 2017، ص6).

أما في اللغة الانكليزية هناك عدة مصطلحات استخدمت للدلالة على الطائرات المسيرة، وأبرزها مصطلح (Drones)، وهناك أيضاً بعض المصطلحات الاخرى تدل على الطائرات المسيرة في اللغة الانكليزية، منها (UAS) اختصاراً ل (Unmanned Aircraft systems)، و (UAV) اختصاراً ل (Unmanned Aerial Vehicles)، و (RPAS) اختصاراً ل (Remotely Piloted Aircraft systems) (Remotely Piloted Aircraft systems) (2019, p4)، أما في اللغة العربية فقد استخدم الباحثون مصطلح الطائرات بدون طيار، والطائرات المسيرة، أي الموجهة عن بعد.

فقد عرف قاموس كامبريدج الطائرات المسيرة لغوياً على أنها " نوع من الطائرات، حيث لا تملك طيار على متنها، و تسير عن بعد " (Cambridge Dictionary, 2019).

أما اصطلاحاً، فقد عرفت منظمة الأيكاو (ICAO) (منظمة الأيكاو، 1944) " بأنها طائرات ذات تحكم عن بعد، فهي طائرة لا تحمل مشغل بشري، وانما يتم التحكم فيها عن بعد من خلال طيار " (الظاهري، 2000، ص 17). علاوة على ذلك، فقد عرف المشرع الفرنسي الطائرات المسيرة في المادة (1/2) من القرار الفرنسي بتاريخ (17) كانون الأول 2015 المتعلق بإنشاء وتصميم الطائرات المدنية بدون طيار وشروط تشغيلها وأهلية الأشخاص الذين يستخدمونها " بأنها طائرات تطير بدون شخص على متنها وتحت رقابة الطيار ".
وتجدر الإشارة أن هيئة الطيران المدني السعودي أيضاً عرفت الطائرات المسيرة "بأنها الطائرة التي توجه عن بعد أو تبرمج مسبقاً للسير على مسار محدد لأداء مهام معينة (هيئة

وتصرفاته، مما ينتج عنه اختلاف مفهوم الخصوصية من دولة إلى أخرى، ومن هنا يتسع مفهوم الخصوصية ويضيق باختلاف المجتمعات (عطية، 1977، ص84).

كما أن الحق في الخصوصية كمصلحة يكفلها الجانب العام للحماية القانونية هي فكرة تعكس جوانب متنوعة ومتعددة لحياة الانسان، وهو السبب التي من اجلها تبدو أن هذه الفكرة متشابهة مع بعض الأفكار المشابهة لها أو القريبة منه. وهو أحد الاسباب أيضاً في تعدد التسميات التي تعكس مضمونها، حيث تسمى "الحق في الالفة" أو "الحق في السرية" أو "الحق في الفردية" فكل هذه المصطلحات ترد من أجل ان تضم نفس المعنى الذي تجسده فكرة الحياة الخاصة⁽¹⁾ (عطية، 1977، ص80).

على الرغم من تعدد المصطلحات والتعبيرات المتعلقة بالحق في الخصوصية فان محاولة وضع تعريف محدد للفكرة من جانب الفقه قد واجهت بعض الصعوبات بسبب طبيعة الفكرة ومرورتها والتي تختلف باختلاف الزمان والمكان والناس والمجتمعات، ويمكن القول أنه يوجد اتجاه موسع في تعريف الحياة الخاصة واخر مضيق لها.

إضافة الى ذلك، فقد عرف الفقيه (روبسون) الحق في الحياة الخاصة بأنه " الحق أن يعيش الإنسان بعيداً عن العلانية " وعرف أيضاً الفقيه (مارتن) " الحياة الخاصة تعريفاً يستند الى فكرة السرية، فهو يرى أن هذه الحياة هي الحياة المنعزلة أو غير المعروفة، والحياة الاسرية والشخصية اللصيقة أو الحياة الداخلية التي يعيشها الشخص عادة خلف باب المغلق " (حسين، 2000، ص170).

أما من جانب القضاء، فقد عرفت (المحكمة العليا بالولايات المتحدة الأمريكية) بأنه " الحق في إبعاد الآخرين عن الدخول في الحيز المادي المحيط بالفرد" (فريد كيت، 1999، ص34). ولم يقدم القضاء الفرنسي أيضاً تعريفاً محدداً للحق في الخصوصية. لكن باستقراء الأحكام المتعاقبة يمكن الاستنتاج بأنها " الحق في الخصوصية هي الحق الذي يمكن للفرد من خلاله أن يكون حرراً في أن يمارس كينونته الخاصة بأقل تدخل خارجي. هذا الحق يستلزم الحماية ضد كل اعتداء على الحق في الاسم، الصورة، الصوت، الألفه (المودة أو الحميمية)، الشرف والسمعة، طى النسيان، وسيرته الخاصة" (Edelman, 1970, p.119).

يلاحظ ان ما تقدم من تعاريف سواء اكانت من جانب فقهاء القانون ام من جانب القضاء تتسم احياناً بالإطالة والإفراط والافتقار إلى الدقة في عزو البت في القضايا المتعلقة بالحق في الخصوصية بإرادة الفرد، خوفاً من التحكم الذي قد تؤثر المصلحة العامة، وتتسم أحياناً بالغموض والطبيعة الفلسفية الغالبة، وكذلك تجاهل الأمور الأخرى التي تدخل في صلب الحياة الخاصة كالحياة العاطفية مثلاً.

لكن على الرغم من المبالغة في التعريفات السابقة في وضع تعريف محدد لفكرة الحق في الحياة الخاصة، إلا أن فكرة الهدوء والعزلة تقدم لنا ميزة خاصة في تحديد مفهومها، فالمعنى المتبادر منها للوهلة الأولى يفترض مسبقاً السرية والعزلة، بمعنى أن الاعتداء عليها عن الطريق الطائرات المسيرة يكون بالكشف عن الاستار أو عما يدور في الظلام وتخفيه الاسرار، وهذا لا يعد

من المعلومات ينظر: ابراهيم مصطفى واخرون، معجم وسيط، الجزء الاول، مطبعة مصر، 1960، ص 428.

(1) حيث ان المصطلح الخصوصية تقترب من " السر ولكنها لا ترادفه، فالسر لغة هو " ما تكتمه خفية" ويشتمل على كل قول او فعل ينبغي ان يبقى مكتوماً". أما الخصوصية فتتوفر وبالرغم من عدم وجود السرية، والسر عرفاً يفترض قدرأ من كتمان أكثر مما تفترضه الخصوصية. للمزيد

والاستغلال الحقوق المتعلقة بشخصه كافة من الجسد والأسرار والصورة، ولذلك رتب أنصار هذا الاتجاه عدة نتائج أهمها: أنه من حق الإنسان أن يوقف أي اعتداء على حقه دون الحاجة لإثبات أن الضرر قد حدث نتيجة هذا الاعتداء. حيث يمنح القانون للشخص الحق في استغلال أو استعمال أو التصرف في ممتلكاته، على سبيل المثال يجوز للشخص ان يبيع شكله او صورته، وبالتالي لا يجوز تصوير الشخص أو استغلال صورته دون رضاه (قايد، 1994، ص29).

على العكس من ذلك، يحمي قانون الولايات المتحدة الأمريكية الحق في الخصوصية، كحق مستقل وليس كحق ملكية، وبالتالي أن انتهاك الحق في الخصوصية يعد من الأخطاء التي تستوجب المسؤولية، ويضمن لها الحماية، بناءً على تلك القواعد التي تحكم الأخطاء الناتجة عن انتهاك على هذا الحق، ومهما يكن من أمر، فتسويغ أصحاب هذا الاتجاه لم يلق قبولاً من جانب الفقه (الاهوائي، 1978، ص144).

فضلاً عن ذلك، لم ينتبه أنصار هذا الاتجاه إلى الاختلاف الجوهرى بين الحق الملكية والحق في الحياة الخاصة وعناصرها، حيث إن طبيعة هذه الحقوق مرتبطة بالخصوصية الفردية وتتعارض بشكل واضح وصريح مع الحق في الملكية وطبيعتها، والتي تفرض دائماً وجود مالك حق وموضوع يمارس فيه صاحب الحق سلطته، أي الالتزام بفصل المحل عن الشخص، ليس من المعقول أن نقول إن للإنسان حق ملكية على جسده أو على خصوصياته، لأن موضوع الحق موحد بماله إلى درجة يستحيل ممارستها (كبيرة، 1971، ص454). وبالتالي فقد نبذ الفقه القانوني الحالي هذا الاتجاه كما وذهبت إحدى المحاكم الفرنسية في قرار لها إلى أنه " لايجوز الركون إلى حق الملكية كأساس لتكليف المظاهر أو الحقوق التي تؤلف الحرية الشخصية، وذلك لتعذر ادخال الانسان في دائرة المعاملات المالية وجعله موضوعاً لحق عيني" (نقلاً عن: الاهوائي، 1978، ص145).

2.2.2 الفرع الثاني: الحق في الخصوصية من حقوق الشخصية:

تُعرّف حقوق الشخصية على أنها " الحقوق التي تركز على مقومات وعناصر الشخصية بمختلف مظاهرها الطبيعية والاجتماعية والفردية والمعنوية بحيث تعبر عما للشخص من سلطات مختلفة واردة على المقومات وعلى تلك العناصر، بقصد تنمية هذه الشخصية وحمايتها من اعتداء الغير" (كبيرة، المدخل لدراسة القانون، 1970، ص428) و (الاهوائي، اصول القانون، 1988، ص148). وهكذا يبين أن حقوق الشخصية هي تلك الحقوق ذات المضمون المعنوي وتستمد اصلها من شخصية الانسان وترتبط به ارتباطاً وثيقاً وتسمح له بالاستفادة من القوى الجسدية والفكرية التي ينطوي عليها نفسه، لذلك فإن هذه الحقوق من حيث طبيعتها، تستند إلى شخصية الانسان وقد اخذت التشريعات المعاصرة تهتم بهذه الحقوق وتنص على حمايتها ورد الاعتداء عليها، حيث من حق كل الانسان اذا وقع اعتداء في حق من الحقوق الملازمة لشخصيته أن يطلب وقف هذا الاعتداء مع التعويض عما يكون قد لحقه من ضرر (سلامة، 1963، ص87).

وتجدر الإشارة أن الرأي السائد في الفقه والقضاء الفرنسي مؤخراً استند إلى اعتبار أن الحق في حماية الحياة الخاصة تعد من قبيل الحقوق الملازمة لصفة الانسان، والتي يكون موضوعها يتضمن من العناصر الشخصية، حيث اعترف

الطيران المدني السعودي)، وقد عرفت أيضاً الهيئة العامة للطيران المدني الاماراتي على "أنها الأنظمة المشغلة وجميع العناصر المرتبطة بها كجهاز الاتصال والاستقبال وأجهزة التصوير إن احتوت على ذلك، والتي ينوي الطيران بها بدون وجود طيار على متنها، ولا يشمل ذلك البالون أو الطائرات الورقية" (خلفان، 2020، ص12).

من خلال ماتقدم يمكن ان نخلص تعريف الطائرات المسيرة على انها طائرات تبرمج وتوجه عن مدى بعد ويتحكم فيها شخص على الارض، ومجهزة بأدوات تسمح لها بأداء المهام المطلوبة حسب نوع الاستخدام.

2.2.1.2 خصائص الطائرات المسيرة

من خلال التعاريف السابقة يتضح لنا أن الطائرات المسيرة يتميز بمجموعة من الخصائص ويمكن عرضها على النحو الآتي:

• **أنها تعمل بدون وجود طيار على متنها:** حيث يتم تشغيل الطائرات المسيرة والتحكم فيها ورقابته عن طريق الطيار الارضي ويكون تشغيلها عن بعد سواء كانت التشغيل عن طريق يدوي أو بشكل برنامج الالكتروني (خليفة، 2017، ص8).

• **أنها طائرات صغيرة الحجم والحمولة:** ان الطائرات المسيرة التي تستخدم لأغراض مدنية في مجالات التصوير والسينما والبيئة والنقل والبحث والانقاذ، عادة يكون وزنها ما بين (250) غراماً أو أقل إلى (600) كغم حسب مجال الاستخدام، لذا هناك عدة أنواع ومنها ميكرو درونز (microdrones) وميني درونز (minidrones)، وتستخدم الطائرات بدون طيار ذات الحمولة الكبيرة للأغراض العسكرية ونقل البضائع، وهناك أنواع منها مثل (Reaper)، حيث يصل وزنها إلى (704) أطنان، وفي جميع الأحوال تكون الطائرات المسيرة أصغر حجماً وحمولة بالمقارنة بالطائرات التقليدية (مؤمن، 2016، ص8).

• **أنها طائرات رخيصة الثمن:** تعد الطائرات المسيرة رخيصة الثمن مقارنة بالطائرات التقليدية، حيث تختلف تكلفة شرائها تبعاً لعدد من العوامل منها نوع الكاميرا التي تمتلكها الطائرة ومدى الطائرة، ونوع بطارية الطائرة وغيرها، حيث أصبح من الممكن امتلاك طائرة مسيرة بقيمة (200) دولار أمريكي لبعض الموديلات (Mazza & Mocavini, 2018, p7).

• **انها طائرات متعددة الاستخدامات:** تتميز الطائرات المسيرة بتعدد المهام التي تستخدم فيها. حيث أصبحت المنظمات، الحكومات، الشركات، والأفراد أمام تقنية تقدم أدوات فعالة تساعد في أداء مهامها. فتتعدد المجالات التي تستخدم فيها الطائرات المسيرة فعدا المجال العسكري الذي أنشأت في الأصل لتحقيق أهدافه، تستخدم الطائرات المسيرة الآن في العديد من المجالات المدنية منها مراقبة الحدود، التغيرات الجوية، الصحة، الصحافة، التصوير الجوي، وإنتاج الأفلام السينمائية، بالإضافة إلى استخداماتها في المجال التجاري من خلال نقل البضائع وتسليم رسائل البريد (خلفان، 2020، ص13).

2.2 المطلب الثاني: الطبيعة لقانونية للحق في الخصوصية:

انقسم الفقه والقضاء المقارن في تحديد الطبيعة القانونية للحق في الخصوصية إلى اتجاهين، وعليه سنبيين كلاً من هذين الاتجاهين في فرعين وكالاتي:

1.2.2 الفرع الأول: الحق في الخصوصية من حقوق الملكية:

يذهب بعض من الفقه (العاني، 1983، ص269) إلى القول أن الانسان يعتبر صاحباً ومالكاً لحياته الخاصة، واستناداً لهذا الرأي، فإن للشخص الطبيعي الحق في التصرف والاستعمال

ينص عليه القوانين المنظمة للطيران، حيث تنص المادة (19) من اتفاقية شيكاغو على أنه " يجب تسجيل الطائرة أو نقل تسجيلها في كل دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها ولوائها"، بناء على ذلك تنص المادة (31) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة (1974) المعدل " لا يجوز لأية طائرة أن تعمل في اقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه ما لم تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها طبقاً لقانون دولة التسجيل الا انه يجوز لسلطات الطيران المدني ان تصرح لاية طائرة غير مسجلة في دولة ما بالطيران أو الهبوط لاغراض التجربة الفنية أو لاغراض اخرى وذلك طبقاً لما تقرره في هذا الشأن ". من خلال ما تقدم يتضح أنه لا يجوز قيادة أي طائرة في اقليم الدولة الا بعد استحصال موافقة أي ترخيص من تلك الدولة الذي يعلوه، ولايسمح للطائرة بالتخليق إلا بعد استحصال الموافقة الصادرة من جهة الطيران المدني، وعلى الرغم من أن المشرع العراقي حدد قواعد و شروط تسجيل الطائرات العادية أو مايسمى التقليدية في قانون الطيران المدني العراقي الا انه لم يحدد شروط التسجيل الطائرات المسيرة في القانون العراقي.

إضافة الى ذلك تنص المادة (1-1) L6111 من قانون النقل الفرنسي أن الطائرة لاتعمل إلا إذا كانت مسجلة، والسجل هيئة إدارية وفق ماجاء بالمادة (2-2) L6111 من القانون النقل الفرنسي وكانت الطائرات المسيرة لاتخضع لقاعدة التسجيل حتى ظهرت مشاكل تشغيلها دون قواعد، وهو مادفع المشرع الفرنسي إلى إصدار قرارات(11) نيسان (2012) ثم قرارات (17) كانون الاول (2015) والتي تتعلق بتنظيم استخدام الطائرات المسيرة على متنها وشروط استخدامها. حيث تنص المادة (2/5) من القرار الصادر في (17) كانون الاول (2015) " على كل شخص تطير طائرة بدون طيار الحصول على الرخصة بموجب القرار وتقديم الاوراق مع طلب بشكل الالكتروني، وتمنح وزارة الطيران المدني الموافقة على الترخيص لمدة عام على الأقل وفقاً للشروط المحددة في القرار مع التحفظ بضمان سلامة الأبنان ومطابقتها للضوابط الفنية التي تحددها وزارة الطيران المدني حسب ما بينه بالمادة السابعة من قرار (17) كانون الاول (2015) والمختص بتصميم الطائرات المدنية التي تحلق بدون طيار على متنها، ومن ثم أصبح التسجيل إجبارياً منذ بداية العام (2016) حسب ماجاء بالقرار.

إضافة الى ذلك فقد اشترط قانون فرنسي عدد من شروط على من يستخدم الطائرات المسيرة، ومنها:
-شهادة بصلاحيّة (navigabilité) الطائرة بالطيران.
-شهادة ملكية الطائرة أو استغلالها.
-وزن الطائرة ما بين (250) gm حتى (25) kgm.
-أن لاتقل سن المشغل الطائرة (13) سنة.
-توفر شهادة بالتأمين على الطائرة ضد المخاطر والأضرار التي قد تسببها.

-اصدار رخصة الطيران للطيار معتمدة من الجهات المختصة.
وعلى نفس الاتجاه صدرت إدارة الطيران الفيدرالي (FAA) بعض قواعد لتسجيل الطائرات المسيرة والتي بدء نفاذها من (21) كانون الاول 2015. حيث بموجب هذه القواعد أصبح التسجيل الإجباري للطائرات المسيرة بأنظمة كاميرات جوية، وعلى المالكين أو المستخدمين لها ضمان الالتزام بالتسجيل للطائرات المدنية المسيرة، ويتم التسجيل حتى قبل (19) شباط (2016)، ومن يقوم بالقيود قبل كانون الثاني (2016) يعفى من

صراحةً المشرع الفرنسي في المادة (9) من القانون المدني الفرنسي، والتي قرر بأن للشخص الحق في احترام حياته الخاصة، فالحماية تقررت للحق وليس للحرية أو الرخصة (الاهوائي، مبادئ القانون، ص18).

ولم يتوقف المشرع الفرنسي عند حد الاعتراف بهذا الحق، بل قرر الحماية اللازمة له في حالة اي الاعتداء عليه، بغض النظر عن درجة خطورة الضرر، بإعتبار أن الضرر أمر مفترض، على رغم أن نظرية الحقوق الشخصية لم تجد مكانها في الفقه حتى بداية القرن الماضي.

وخلاصة القول يعد الحق في الحياة الخاصة من حقوق الشخصية ويتمتع بنفس الخصائص التي تتمتع بها حقوق الشخصية من حيث أنه حق مطلق يتم الاحتجاج به ضد الجميع. فحق الفرد يقابله واجب سلبى عام مؤداه ان يتمتع الكافة عن الاعتداء على هذا الحق (أبو السعود، 2012، ص512). كذلك تتميز حقوق الشخصية بأنها لا تسقط بالتقادم وبالتالي فإن هذه الحقوق لايرد عليها التقادم سواء تعلق الامر بالتقادم المكسب أو المسقط. كذلك فإن هذه الحقوق غير قابلة للتوارث أي انها لا تنتقل الى الورثة عن طريق الميراث وبالتالي فلا يستطيع الورثة مباشرة الدعاوى الخاصة بهذه الحقوق لانها تتصل بشخص المتوفى (فرج، 1983، ص338).

بالإضافة إلى ذلك، فإن حقوق الشخصية، بما في ذلك الحق في الخصوصية، ليست حقوقاً مالية، حيث لا يمكن قياسها بالمقياس المشترك الذي يقاس به الاموال والنقود (أبو السعود، 2012، ص513). ومع ذلك، فإن التعدي على هذه الحقوق لا يعني أنه لا يؤدي إلى الالتزام بإصلاح الضرر الناجم عن التعدي عليها، وذلك بدفع تعويض نقدي. فإذا وقع اعتداء على حق من هذه الحقوق ترتب عليه ضرر مادي يصيب ذمة صاحب الحق، لذا فلا شك في وجوب اصلاح ذلك الضرر بدفع تعويض للمتضرر (حجازي، 1970، ص214).

وبالرجوع الى القانون العراقي يتضح لنا أن المشرع العراقي لم ينص في القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951 على الحق في الخصوصية أو طبيعتها، وهذا يعتبر نقصاً تشريعياً، على خلاف ذلك حاول مشروع القانون المدني العراقي لسنة 1986 معالجته، حيث نص في المادة (66) منه على أن " يتمتع الانسان بحقوق تلازم شخصيته كحقه في اسمه ولقبه وصورته وسلامة جسمه وشرفه وسمعته وحفظ اسراره".

3.المبحث الثاني: أحكام استخدام الطائرات المسيرة وضمان حماية الخصوصية

إن تحديد الحماية المدنية للحق في الخصوصية عن استخدام الطائرات المسيرة، سوف يجري دراسته من خلال تحديد قواعد وضوابط استخدام الطائرات المسيرة، ومن ثم نتناول الحماية المدنية للحق في الخصوصية في مطلبين كالآتي:

1.3 المطلب الأول: قواعد استخدام الطائرات المسيرة:

أمام تسارع استخدام الطائرات المسيرة وسهولة تسويقها، وتزايد مخاطر استخدامها في مختلف المجالات، أمر دفع العديد من الدول بتنظيم استخدام الطائرات المسيرة بتسجيلها ووضع شروط معينة لترخيصها، وتحديد ضوابط معينة لتشغيلها، هذا ما سنبينه في هذا المطلب.

1.1.2 الفرع الأول: تسجيل الطائرات المسيرة:

في الأصل، تخضع الطائرات التقليدية للتسجيل في سجل خاص لدى السلطات الإدارية المختصة في الطيران المدني، والذي

والنظام وعدم التزام المستخدمين للطائرة بتلك القواعد ينشأ عنه تحقق المسؤولية.

-لايجوز التعدي على الحق في الخصوصية، ومن الضروري حماية تلك الحقوق ذات الطابع الشخصي، وهذا ما أكدته المادة (9) من القرار (17) كانون الثاني لعام (2015) من القانون الفرنسي والمتعلق بتصميم الطائرات المدنية المسيرة، ويجب احترام الحق في الخصوصية والعائلية والحفاظ على الحريات العام (McLendon & Piotrowski, 2018, p13).

في اطار بحثنا لم نجد اي تعليمات أو قانون خاص يتعلق باستخدام الطائرات من دون طيار في التشريع العراقي، أما في اقليم كوردستان هناك بعض التعليمات الصادرة عن وزارة الداخلية بخصوص مستخدمي الطائرات المسيرة، ومن هذه التعليمات أولاً: على من يستخدم الطائرة أن يأخذ الرخصة تشغيل الطائرة من الجهاز الامن (الاسايش)، ثانياً: تكون هذه الرخصة فقط لأعمال والعروض الجوية والمسح الجوي والبحث العلمي والتصوير الجوي والدعاية والاعلام والاعمال التجارية، ثالثاً: تمنح الرخصة استخدام الطائرة من دون طيار لمدة معينة (مقابلة مع مسؤول شعبة القانونية في رئاسة محافظة دهوك).

2.3.2 المطلب الثاني: الحماية المدنية للحق في الخصوصية:

أن الحماية المدنية للحق في الخصوصية عن استخدام الطائرات المسيرة ستحقق في حالة اللجوء المتضرر الى القضاء وطلب وقف الاعتداء، كما له الحق أن يطلب جبر الضرر من خلال عملية التعويض، وعليه سنتناول من خلال هذا المطلب ووقف الاعتداء غير المشروع في الفرع الاول، والتعويض عما لحق المتضرر في الفرع الثاني، وكما يلي:

1.2.3.3 الفرع الاول: وقف الاعتداء غير المشروع:

أن عملية وقف الاعتداء غير المشروع قد يكون عن طريق طلب منع النشر فيديو أو صورة لشخص أو عائلته التي تحتوى على انتهاك بالحق في الخصوصية. وهذا لايتحقق الا باللجوء الى القضاء. وفي مثل هذه الحالات يسمح القانون الفرنسي للجوء الى القضاء المستعجل لطلب اتخاذ تدابير اللازمة وبشكل مستعجل كنوع من الحماية الوقائية للحق في الخصوصية (قانون الحق في احترام الحياة الخاصة الفرنسي، 1970، الفقرة الثانية). وقبل اصدار قانون الحق في احترام الحياة الخاصة لعام 1970، كان القضاء الفرنسي يعالج هذه المسألة ضمن اطار المسؤولية التقصيرية وبالتحديد على اساس المادة (1240) من القانون المدني الفرنسي النافذ لعام 2016 والتي تنص على انه: " ان كل فعل أيا كان يقع من الانسان ويحدث ضرراً بالغير يلزم من اوقع هذا الفعل الضار بخطئه بتعويض هذا الضرر". فعند قيام فعل التشهير أو نشر الصورة لشخص معين فيمكن ملاحقة القائم بهذا الفعل مدنياً أو جنائياً حيث يكون الفاعل مسؤول عن فعله الشخصي طبقاً للمادة (1240) من القانون المدني الفرنسي وفعله يستوجب التعويض. ويكون هدف الفاعل في فعل النشر الصورة بشكل علني هو احداث ضرر لغيره. وفي قضية لمحكمة البداء الكبرى لباريس بتاريخ 13/11/2013 قام شخص وبدون اخذ الاذن او الموافقة من صاحبها بالتقاط صورة لأحد المشاهير الموسيقي وهو يقضي وقت مع افراد عائلته فقام بنشر الصورة

مصاريف التسجيل وهي خمسة دولارات، ويتم التسجيل لمدة ثلاث سنوات، وذكرت إدارة الطيران الفيدرالي أنه تم تسجيل(10000) طائرة مسيرة في يوم واحد بعد السماح بالتسجيل الإلزامي، ووصل عدد المسجلين لدى الإدارة (300000) خلال ثلاثين يوم (مؤمن، 2016، ص322).

ومن جانب اخر، تعد دولة الإمارات العربية الاوّل دولة العربية بإصدار قرار على إلزامية تسجيل كل الطائرات المسيرة وطائرات التحكم عن بعد، بالإضافة إلى تلك الطائرات التي تستخدم من قبل الأفراد في الدولة الامارات لأغراض والترفيهية والتسلية بصرف النظر عن وزن الطائرة، وتم تطبيق هذا القرار في شباط (2016). وفي حالة مخالفة تلك التعليمات، يفرض عقوبات الواردة في المادتين (69،70) من القانون الاتحادي للطيران المدني رقم (20) لسنة (1991) على مسؤول عن الفعل الضار. ويكون التسجيل الطائرات بدون طيار الالكترونياً وبدون رسوم بعد استيفاء الأوراق المطلوبة (الهيئة العامة للطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة).

2.1.3 الفرع الثاني: ضوابط استخدام الطائرات المسيرة:

هنالك عدة ضوابط وضعها الدول وفرضها على مستخدمي الطائرات المسيرة وطائرات التحكم عن بعد من أجل حفاظ على السلامة الانسان والحق في الخصوصية والملاحة الجوية، على سبيل المثال في فرنسا (David & Panhaleux, p.23:36) والولايات المتحدة الأمريكية⁽²⁾ والإمارات (الهيئة العامة للطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة) يوجد عدة ضوابط للأستخدام الطائرات المسيرة ويجب على الافراد الالتزام بها، ومنها:

-على المستخدم الطائرة اصدار ترخيص خاص بالطيران صادراً من وزارة طيران مدني.

-عدم جواز استخدام الطائرة في المناطق الحضرية أو السكنية. -لايجوز الطيران في تلك المناطق التي يتجمع فيها الناس أو الحيوانات.

-عدم جواز ارتفاع الطائرة المسيرة اكثر من (150م) من سطح الأرض.

-يجب مشاهدة الطائرة بالرؤية المباشرة.

-عدم جواز الطيران من سيارة متحركة وبدون مشغل أو طيار خاص.

-استخدام الطائرة سيكون لأغراض التسلية والترفيهية فقط وليس لأغراض التجاري للصور والفيديوهات.

-استخدام وتشغيل الطائرات المسيرة يتم بالوجود المباشر للمشغلين.

-يجب على المستخدم الطائرة احترام قواعد الدخول للفضاء الجوي بالمسافة المعقولة للمطارات والمناطق المحرمة في القانون، حيث يمنع استخدام وتشغيل الطائرات المسيرة في نطاق تتراوح ما بين (5 إلى 10) كيلومترات من المطارات. على سبيل المثال فإن المناطق المحظورة بموجب القانون الفرنسي هي المناطق العسكرية، ومحطات الطاقة النووية والكهربائية، والسجون، وغيرها من المناطق ذات الأهمية للحفاظ على الأمن

سنتين واجتياز اختبار تعقده FAA. وهناك أيضاً بعض الدول اخرى مثل المملكة العربية السعودية والبحرين وعمان وعدد من الدول الغربية اصدرت أنظمة وقوانين متعلقة بالطائرات المسيرة.

(2) للمزيد من المعلومات ينظر: www.faa.gov/uas/getting_started/fly_for_fun والجدير من الذكر في الولايات المتحدة الأمريكية يسمح استخدام الطائرات المسيرة لأغراض التجارية، بشرط ان لا يقل عمر المستخدم الطائرة عن (16) عام مع الحصول على شهادة صلاحية للقيادة مدتها

وعلى هذا الاساس فقد وضع المشرع العراقي في المسؤولية عن العمل غير المشروع قاعدة عامة يمكن للمتضرر طلب الحصول على التعويض في حالة التعدي على حقوقهم وهذه القاعدة يمكن تطبيقها على جميع التصرفات القانونية، وهي للمادة (204) من القانون المدني العراقي التي تنص على انه " كل تعد يصيب الغير بضرر غير ما ذكر في المواد السابقة يستوجب التعويض " (عبدالمجيد & البكري & البشير، 1980، ص 498).

فالمواد المدنية واضحة و صريحة في أن الإجراءات الوقائية التي يتخذها المحاكم لا تؤثر فيما قد يكون للشخص من حق في الحصول على تعويض للأضرار التي تلحق به، فالمشرع تعطي لكل من وقع عليه إعتداء غير مشروع في حق من الحقوق الملازمة لشخصيته أن يطلب إلى جانب وقف الإعتداء الحصول على تعويض عما يكون قد لحقه من ضرر (نايل، 2000، ص 165).

وليس هناك من جديد في مجال رابطة السببية بين الخطأ و الضرر و من ثم لن نتعرض لها. بحيث إذا ثبتت الرابطة السببية بين الخطأ الماس بالحق في حرمة الحياة الخاصة والضرر الناجم عنه، فلا مجال إلا جبر الضرر الناتج. و عليه نعرض الفعل الخطأ عن الحق في حرمة الحياة الخاصة (الفقرة الأولى)، والضرر الناتج عن هذا الفعل (الفقرة الثانية)، كالآتي:

أولاً: الخطأ: بالرجوع إلى القانون المقارن، نجد أن الفكرة السائدة في اغلب القوانين يذهب إلى أن المساس بالحق في الخصوصية الذي يستوجب توقيع المسؤولية هو المساس العمدي، أي توافر الخطأ العمدي، و يستخلص ذلك أحياناً عن طريق تأكد المحكمة من أن المدعى عليه كان على علم بالنتائج المحتملة لسلوكه أو من توافر سوء النية، أما إذا كان ذلك راجع إلى الرعونة و عدم الإحتياط أو حيث تتوافر حسن النية فإنه لا يستوجب المسؤولية حتى و لو استخدام الطائرة المسيرة أدى إلى المساس بالحق في حرمة الحياة الخاصة و بالتالي يسري ذلك على حالة الخطأ الجسيم طالما أنه لم يكن عمدياً (عدوى، 1994، ص 48).

غير أنه يمكن التمييز بين التحري و التلصص و التجسس على حرمة الحياة الخاصة من جهة، و بين الكشف عما يتعلق بحرمة الحياة الخاصة من جهة أخرى، فالتحري و التجسس لا يمكن أن يقع تحت طائلة المسؤولية إلا إذا كان عمدياً، بحيث من لم يقصد التجسس على حرمة الحياة الخاصة للغير لا يعتبر معندياً عليها، كذلك إذا كان الفعل الذي مكنه من الإطلاع على خصوصيات الغير فعلاً خاطئاً فإن الشخص يسأل عنه طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية المدنية و ليس على أساس الإعتداء على حرمة الحياة الخاصة، بينما الإعتداء على حرمة الحياة الخاصة عن طريق كشف الخصوصيات فإن الخطأ يتحقق من مجرد الكشف عن الخصوصيات سواء كان المساس عمدياً أو غير عمدياً. وإذا نظرنا هذا المثال لوجدنا تؤدي في المدى البعيد إلى جعل الإنسان حذراً في كل اموره (عبدالمجيد & البكري & البشير، 1980، ص 499) فالتعدي على الخصوصية (نشر الصورة عن بواسطة استخدام الطائرات المسيرة) يعتبر خطأ تقصيرياً يستوجب وقف فعل التعدي وتعويض المتضرر. وعلى هذا الاساس يعرف القانون المدني العراقي الخطأ التقصيري بأنه هو الإخلال بالتزام قانوني يقتضي اتخاذ الحيطة و الحذر في السلوك ابتغاء عدم الإضرار بالغير و يبدو في صورة انحراف عن سلوك الشخص المعتاد المحاط بنفس ظروف الفاعل الخارجية سواء كان متعمداً أو غير متعمد وسواء صدر من مميز أو من عديم التمييز (الذنون، 2001، ص 58).

اضافة الى نشر عنوان سكن صاحب الصورة على مواقع التواصل الاجتماعي، فغضب المتضرر ورفع دعوى ضد الفاعل وطالبه بالتعويض على اساس المادة (1240) من القانون المدني الفرنسي، ولكن المحكمة ادانت المدعى عليه على اساس المادة (9) من القانون المدني لأن نشر الصورة يعتبر تعدياً على الحياة الخاصة، وتطبيق المادة (1240) يقع المسؤولية عن الافعال الشخصية، لذلك رفضت المحكمة تطبيق المادة (1240) لعدم تحقق الخطأ في فعل الشخص المخطئ و اعتبرت نشر لصور المدعى على موقع التواصل الاجتماعي يقع ضمن اطار قانون احترام الحق في الحياة الخاصة اي على اساس المادة (9) من القانون المدني. وطلبت المحكمة من المدعى الاستناد على قانون الحق في احترام الخاصة عام (1970) لتوضح الخروقات التي قام بها الفاعل.

ومن جانبه شارك الفقه بالقول إن القواعد العامة في المسؤولية المدنية لا تضمن حماية فعالة للحق في الحياة الخاصة، فالتعويض يتطلب توافر الأركان الثلاثة للمسؤولية المدنية (الخطأ والضرر والعلاقة السببية)، فالمسؤولية توقع الجزاء، ولكنها لا تحقق الحماية الوقائية، إذ أن الوقاية من الاعتداء هي الحماية الحقيقية والضامنة للخصوصية، فبعد اعتداء على هذا الحق يتضاءل التعويض أياً كان مقداره، كما انه ليس من السهل اثبات الاضرار التي يتعرض لها الشخص نتيجة نشر خصوصياته عن طريق الطائرات المسيرة، فضلاً عن أن الاحكام العامة في المسؤولية المدنية لا تضمن الحماية الكافية للمعتدى عليه (العاني، 1983، ص 145).

وعليه تعاقبت التشريعات الفرنسية منذ زمن بعيد على حماية جانب من هذا الحق، حتى صدور قانون (17) تموز لسنة (1970). حيث اعترف صراحة في المادة (9) من القانون المدني الفرنسي بحياة الانسان الخاصة، إذ تنص على أن " من حق كل شخص أن تكون حياته الخاصة مصونة، وللقاضي أن يأمر بمايراه ضرورياً لمنع الانتهاك على الحياة الخاصة، مثل المصادرة والضبط ومامن شأنه أن يمنع الاعتداء على الفة الحياة الخاصة وفي حالة الاستعجال يمكن ان تتخذ هذه الاجراءات صورة الامر على عريضه".

إستناداً الى ما سبق يتضح أن المشرع الفرنسي يضمن لصاحب الحق في الخصوصية في حالة الاعتداء عليه اللجوء الى القضاء لاتخاذ الاجراءات والتدابير اللازمة لوقفه أو منعه، دون التزامه بإثبات ركن الخطأ أو الضرر، وبالتالي تعتبر الحماية القانونية أقوى، مما لو تركناً هذه الحماية لقواعد العامة في المسؤولية المدنية، التي تفرض بإثبات أركانها الثلاثة وهي (الخطأ والضرر والرابطة السببية)، علاوة على ذلك، أن إثبات عن طريق المسؤولية المدنية لا يضمن سوى الحماية اللاحقة للحق، أي بعد الانتهاك عليه، وبهذا لا يضمن الحماية الحقيقية و الفعلية التي تكون عن طريق الوقاية من الانتهاك على الخصوصية، وهذه الاخيرة لا تكون الا من خلال الاعتراف بهذا الحق باعتباره من الحقوق الشخصية (الاهواني، الحق في احترام الحياة الخاصة 1978، ص 146).

بخلاف المشرع الفرنسي الذي وضع قانون خاص يعالج مسألة الحق في احترام الحياة الخاصة، لم ينظم المشرع العراقي قانون خاص لمعالجة الحق في الخصوصية في القانون المدني، وعلى هذا الاساس يتطلب الرجوع الى القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، لتحديد مسؤولية الشخص الذي يتعدى على خصوصيات الافراد من خلال استخدام الطائرات المسيرة.

اتصلت هذه المصلحة المشروعة بسلامة جسمه أو في اعتباره أو بماله أو في كرامته أو في أحاسيه) (النقيب، 1983، ص255).

كما وتجدر الإشارة الى ان الضرر الناجم عن استخدام الطائرات المسييرة قد يحدث عن الطريق انتهاك حرمة المسكن والتقاط صورة أو مقطع فيديو ونشره على مواقع التواصل الاجتماعي. ومن جانب اخر يعد الضرر محل الالتزام بالتعويض، وعليه فإذا ما انتفى الضرر عندئذ لا تقبل دعوى المسؤولية المدنية الناجمة عن أضرار الطائرات المسييرة لأنه لا دعوى بغير مصلحة يحميها القانون (العامري، 1981، ص 14).

2.2.3. الفرع الثاني: التعويض عما لحق المتضرر من ضرر:
كما أوضحنا سابقاً، أن المشرع العراقي لم ينظم قانوناً خاصاً بهدف حماية خصوصيات الافراد من التطور التكنولوجي السريع الحاصل في الطائرات المسييرة الحديثة كما فعل القوانين المقارنة، وعلى الرغم من ذلك فإن انتهاك حرمة وخصوصيات الافراد، يعد خطأ، وهذا الخطأ يعتبر ركن من أركان المسؤولية المدنية (التقصيرية)، ولذلك سنعمد الى الركن المادي في الخطأ للإشارة الى فكرة التعدي على خصوصية الافراد. فالتعدي " هو انحراف في السلوك أي تجاوز الحدود التي يجب على الشخص التزام بها في سلوكه سواء كان الانحراف متعمداً أو غير متعمد ". على سبيل المثال أن مجرد نشر صورة أو فيديو الغير دون اذنه يعد خطأ ويحق للمتضرر أن يطلب وقف النشر مع التعويض عمالهقه من ضرر. ويحدث فعل الانتهاك غير المشروع عن طريق الطائرات المسييرة في حالة التجسس على الحق في الخصوصية أو الحياة الخاصة في حالة قيام صاحب الطائرة المسييرة بالتقاط صورة لشخص ونشره، وبعبارة أخرى فإن مجرد إثبات الاعتداء غير المشروع على الحياة الخاصة يعني إثبات ركن الخطأ. وإنتهاك على هذا الحق يسبب ضرراً حقيقياً وفعالياً ويتحول الحياة الخاصة الى مشهد عام يعرفه كافة الناس، فنشر صور والفيديوهات لشخص معين أو عائلته يعني حرمان الشخص من حقه كإنسان في أن يحدد طريقة حياته كما يشاء، وفقد هذه القيم يصيب الشخص بالضرر، ولكن مدى الضرر يختلف من حالة الى أخرى. وان هذا الضرر سواء كان مادياً أو ادبياً فهو يلتزم التعويض عنه (مرقس، 1960، ص127).

ويمكننا أن نقول أن للأفراد الحق للمطالبة بالتعويض الناشئ عن الانتهاك بخصوصياتهم الشخصية عن طريق اللجوء الى القضاء وعلى أساس القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية. حيث تنص المادة (204) من القانون المدني العراقي الرقم (40) لسنة (1951) على انه " كل تعد يصيب الغير بأي ضرر غير ما ذكر في المواد السابقة يستوجب التعويض ". لذلك لا شك فيه أن التعويض تعتبر الوسيلة الحقيقية والفعالة لمحو الضرر، فالتعويض ماهو إلا جزاء يفرض على عاتق مرتكب الفعل الضار والغرض منه هو تخفيف وجبر الضرر الذي أصاب المتضرر. فمن غير المعقول أن يصاب الإنسان في شرفه و اعتباره أو انتهاك حرمة مسكنه دون ان يكون له الحق في الحصول على تعويض مالي أو أدبي يتناسب مع الضرر الذي لحق به، ومن ثم فإن التشريعات المدنية كفلت دائماً حقوق الإنسان الشخصية.

والأصل يكون التعويض نقدياً حسب ما أكدته المادة (209) من القانون المدني العراقي الرقم (40) لسنة (1951)، وذلك من خلال إدخال قيمة مالية في ذمة المتضرر متساوية للقيمة التي حرم منها، ولكن هذا لا يمنع أن يكون التعويض غير نقدي وأساس

وبالرجوع الى القانون حماية المؤلف العراقي رقم (3) لسنة 1971 المعدل، يتبين لنا أن المشرع العراقي عالج الحق في الصورة باعتبار أحد صور (الحق في احترام الحياة الخاصة) وذلك وفقاً للمادة (36) من هذا القانون " لا يحق لمن قام بعمل صورة أن يعرض أو ينشر أو يوزع الصورة أو نسخاً منها دون اذن الاشخاص الذين قام بتصويرهم ما لم يتفق على غير ذلك...". لكن المشرع العراقي يتصد الانتهاك على الحق في الخصوصية في إطار القانون المدني، ولكنه جعله التعدي على نشر فيديو أو صورة بدون اذن صاحبها فعلاً يعاقب عليه القانون، وهذا ماأكدته المادة (438) من (قانون العقوبات العراقي) رقم (111) لسنة (1969) المعدل " يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على السنة وبغرامة لا تزيد على مائة دينار او بإحدى هاتين العقوبتين (أو لاً: من نشر بإحدى طرق العلانية اخبارا او صوراً او تعليقات تتصل بأسرار الحياة الخاصة او العائلية للأفراد و لو كانت صحيحة اذا كان من شأن نشرها الاساءة اليهم...) ".

استخلاقاً لما سبق يتبين لنا أن المشرع العراقي، من خلال قانون حماية المؤلف وقانون العقوبات، يؤيد ماذهب اليه المشرع الفرنسي، ويعاقب على افشاء وكشف أسرار الحياة الخاصة بصورتها غير الحديثة فقط، وهذه الحماية لا تمتد إلى خصوصية الافراد بصورتها المستحدثة وتعتبر هذا نقصاً تشريعياً يعاني منه القانون العراقي و يجب على المشرع العرقي معالجته.

ثانياً: الضرر: المادة (9) من القانون المدني الفرنسي " لكل شخص الحق في احترام الحياة الخاصة، والقضاء، بالإضافة الى حق الشخص بالتعويض، " صريحة شأنها في أن طلب وقف الإعتداء أو منعه لا يخل بما يكون للمعتدي من تعويض ما يكون قد أصابه من أضرار، غير أنه من الناحية التطبيقية قد يعطى التعويض لمن إعتدى على حقه في حرمة الحياة الخاصة في حالات لا يتوافر فيها عنصر الضرر.

فقد قضي بالتعويض لأحد الفنانين بالرغم من عدم وجود ضرر و هي قضية الممثلة بريجيت بارود و تعتبر أولى القضايا التي عرضت على المحاكم الفرنسية و تتعلق بحرمة الحياة الخاصة (محكمة السين الإبتدائية، 24 تشرين الثاني، الأسبوع القانوني، 1966-2-14521).

و هذا على أساس أنه متى كان المساس بالخصوصية غير مشروع عن الطريق استخدام الطائرات المسييرة فإن ذلك يستلزم بالضرورة وجود ضرر، فالمساس بالحقوق اللصيقة بالشخصية يستتبع بالضرورة توافر الضرر حيث أن مجرد عرض أمور حرمة الحياة الخاصة على الناس دون إذن الشخص يعني حرمانه من حقه كإنسان في أن يحدد طريقة حياته كما يشاء. و لا بد و أن يشعر الإنسان بأن ضرراً قد أصابه عندما يفقد هذه القيم الضرورية لتطور شخصيته و بناء حياته.

وفي غالب الأحيان ما يترتب على المساس بالحق في حرمة الحياة الخاصة إلحاق ضرر بصاحب الشأن و لهذا يمكن أن يفترض توافر الضرر إذا ما كان المساس بالحق في الخصوصية قد أحاطته بعض الظروف التي تجعله منتجاً للضرر، و هذه الظروف تختلف بحسب وقائع كل حالة (فضيلة، 2012، ص149). ويتحدد مقدار التعويض بقدر الضرر وتتنويع أهمية الضرر كأساس للمسؤولية في القانون المعاصر والتقليل من الخطأ في هذا الصدد، وبالرغم من أهمية الضرر الا انه لا يوجد له تعريف مانع جامع في نصوص التقنين المدني بل ترك ذلك الى الفقه، وعليه فقد عرفه بعضهم على انه (الاذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة له معتبرة شرعاً سواء

الجهاز الامن (الاسايش)، ثانياً: تكون هذه الرخصة فقط للأعمال والعروض الجوية والمسح الجوي والبحث العلمي والتصوير الجوي و الدعاية والاعلام والاعمال التجارية، ثالثاً: تمنح الرخصة استخدام الطائرة من دون طيار لمدة معينة.

● أن الحماية المدنية للحق في الخصوصية عن استخدام الطائرات المسيرة ستحقق في حالة لجوء المتضرر الى القضاء وطلب وقف الاعتداء عن طريق منع النشر صورة أو فيديو لشخص أو عائلته التي تحتوي على المساس بالحق في الخصوصية. إضافة الى ذلك، فيحق للمتضرر أن يرفع الدعوى الجنائية، لأنه في هذه الحالات تتحقق المسؤولية الجنائية، كما يحق للمتضرر أن يطلب التعويض عما لحقه من ضرر.

2.4 التوصيات:

● نوصي المشرع العراقي والكوستاني بوضع قانون خاص من أجل مواجهة استخدام الطائرات المسيرة بتسجيلها ووضع شروط معينة لترخيصها، وتحديد ضوابط معينة لتشغيلها، نظراً لما تسببه من أضرار تلحق بالأشخاص والممتلكات والسلامة الوطنية وحماية الحق في الخصوصية والملاحة الجوية. ومن ضروري وضع تعليمات بتسجيل وشروط ترخيص الطائرات المسيرة أسوة بما قامت به الدولة الامارات وفرنسا بإصدارها قرارات (17) ديسمبر (2015)، والتعليمات الصادرة عن إدارة الطيران الفيدرالي في الولايات المتحدة. بالإضافة إلى ذلك، ندعو من المشرع العراقي والكوستاني بضرورة وضع تقنين تشريعات تحمي الحياة الخاصة للأفراد، وذلك للتصدي لمشكلة انتهاك حرمة الحياة الخاصة بالأفراد باستخدام الطائرات المسيرة عن طريق فرض غرامات وعقوبات صارمة للردع. ونقترح النص الآتي: (يتمتع كل فرد بحق احترام حياته الخاصة، وبحق للسلطات القضائية أن تتخذ جميع الإجراءات اللازمة، مثل الحراسة أو العزل أو أي إجراء آخر، لمنع أو إزالة أي تدخل في خصوصية حياة الفرد، ويمكن أن تتخذ هذه الإجراءات في حالات الطوارئ أو في حالات القضايا المستعجلة بناءً على قرار من القاضي. وتكون هذه الإجراءات مشروطة بعدم المساس بحق التعويض عن الأضرار التي قد يتعرض لها الفرد المتأثر).

5. المصادر

1.5 الكتب:

1. إبراهيم عيد نايل، الحماية الجنائية في القانون الفرنسي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
2. د. أحمد فتحي سرور، الوسيط في قانون الإجراءات الجنائية، المجلد الاول، ط (4)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1981.
3. د. أحمد سلامة، المدخل لدراسة القانون، ج1، مطبعة نهضة، القاهرة، 1963.
4. د. اسامة عبدالله فايد، الحماية الجنائية للحياة الخاصة وبنوك المعلومات، دراسة مقارنة، ط(3)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994.
5. د. توفيق حسن فرج، المدخل للعلوم القانونية، النظرية العامة للحق، مؤسسة الثقافة الجامعية.
6. د. حسام الدين الاهواني، اصول القانون، مطبعة ابناء و بهبه حسان، القاهرة، 1988.
7. د. حسام الدين الاهواني، الحق في احترام الحياة الخاصة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1978.
8. د. حسام الدين الاهواني، مبادئ القانون، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975.
9. د. حسن كيره، المدخل الى القانون، الاسكندرية، منشأة المعارف، 1971.
10. د. حسن كيره، المدخل لدراسة القانون، دار النهضة العربية، القاهرة، 1970.

ذلك فكرة تعويض الألم عن طريق القيام بعمل معين للمتضرر، إذ قد يتمثل التعويض في نشر الحكم في حالة الاعتداء على كرامة و اعتبار الشخص (عبدالمجيد & البكري & البشير، 1980، ص215).

والتعويض يشمل الضرر المادي والادبي طبقاً للقواعد العامة. وقد يكون نشر الفيديو أو الصور سبباً في ضرر مادي، مثلاً تفويت مكاسب على عارضة أزياء، وقد يتمثل الضرر الادبي في الأضرار النفسية التي تنتج على إفشاء الخصوصية العائلية، أو أن يصبح الشخص أو عائلته موضع للسخرية.

4. الخاتمة

بعد أن انتهينا من إتمام هذا البحث، الذي جاء بعنوان الحماية المدنية للحق في الخصوصية عن استخدام الطائرات المسيرة، فقد توصلنا إلى عدة نتائج وتوصيات، نورد لها أهمها، على النحو الآتي:

1.4 النتائج:

● أن الحق في الخصوصية لم يتم تعريفه في التشريع العراقي والتشريعات المقارنة، فضلاً عن انه لم يتم رسم الحدود المنطقية له من جانب فقه القانون والقضاء على حد سواء، على الرغم من وجود النصوص القانونية التي تحمي مظاهره وكثرة الاحكام القضائية المتعلقة بحالات الاعتداء عليه. إضافة الى ذلك، اختلف الفقه والقضاء المقارن في تحديد الطبيعة القانونية للحق في الخصوصية.

● فقد تميزت الاتجاهات التشريعية والفقهية في تحديد معنى الطائرات المسيرة، إذ توصلنا من خلال تلك التعاريف أن الطائرات المسيرة هي تلك الطائرات التي تبرمج وتوجه عن مدى بعد و يتحكم فيها شخص على الارض، وتكون مجهزة بأدوات تسمح لها بأداء المهام المطلوبة على حسب نوع الاستعمال.

● اتضح لنا من خلال ثنايا هذه الدراسة، أن الطائرات المسيرة تتميز بمجموعة من الخصائص جعلتها تتفوق على الطائرات التقليدية منها، إنها صغيرة الحجم والحمولة ورخيصة الثمن ومتعددة الاستخدامات، حيث كانت بدايتها تستخدم في المجال العسكري، وبدأ في الوقت الراهن استخدامها لأغراض مدنية في عدة مجالات.

● بسبب التعامل غير المنضبط مع الطائرات المسيرة والآثار السلبية التي تنتج عن ذلك على سلامة الأفراد والحق في الحياة الخاصة وحرية الملاحة الجوية، قامت العديد من الدول بتنظيم استخدام الطائرات المسيرة من خلال تسجيلها ووضع شروط محددة للحصول على ترخيص، بالإضافة إلى تحديد ضوابط محددة لعملية التشغيل.

● لم يتناول أي من القوانين المقارنة الذين ينظمون استخدام الطائرات المسيرة مسألة حماية الحياة الخاصة، مما يعني أن القواعد العامة للقانون المدني قابلة للتطبيق، وذلك على عكس المشرع الفرنسي الذي وضع قانون خاص يعالج مسألة الحق في احترام الحياة الخاصة.

● اتضح لنا ان المشرع العراقي لم ينظم استخدام الطائرات من دون طيار في التشريع العراقي، أما في اقليم كوردستان هناك بعض التعليمات الصادرة عن وزارة الداخلية بخصوص مستخدمي الطائرات المسيرة، ومن هذه التعليمات أولاً: على من يستخدم الطائرة المسيرة أن يأخذ الرخصة تشغيل الطائرة من

4.5 البحوث المنشورة:

1. د. حسن علي الذنون ، المبسوط في السؤولية المدنية ، الخطأ ، ج 2، بغداد، 2001.
12. د. رمضان أبو السعود، الوسيط في شرح مقدمة القانون المدني، النظرية العامة للحق، دار الجامعية، بيروت، 2012.
13. سليمان مرقس، محاضرات في المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، جامعة الدول العربية، معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة، 1960.
14. سعدون العامري، تعويض الضرر في المسؤولية التقصيرية، مطبعة وزارة العدل، بغداد، 1981.
15. فريدكيت، الخصوصية في عصر المعلومات - ترجمة محمد محمود شهاب، ط(1)، مطبعة الأهرام، القاهرة، 1999.
16. طاهر محمد خليفة، التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار (الدرونز)، جامعة الملك خالد، السعودية، 2017.
17. د. عبدالحى حجازي، المدخل لدراسة العلوم القانونية، ج2، مطبوعات جامعة الكويت، 1970.
18. د. عبدالمجيد عبدالحكيم وعبدالباقى البكري ومحمد طه البشير، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، وزارة التعليم العالي و البحث العلمي، بغداد، 1980.
19. د. عاطف النقيب، المسؤولية الناشئة عن الفعل الشخصي (الخطأ والضرر)، ط1، منشورات عويدات، بيروت، 1983.
20. محمد باهي ابو يونس، التقييد القانوني لحرية الصحافة، دراسة مقارنة، الاسكندرية، 1997.

5.5 القوانين:

1. القانون لتنظيم استخدام الطائرات المحركة بالياً ولاسلكياً وتداولها والاتجار بها المصري رقم (216) لسنة (2017).
2. دستور العراق لسنة (2005).
3. قانون الحق في احترام الحياة الخاصة الفرنسي لسنة (1970).
4. القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة (1951).
5. القانون المدني الالمانى لسنة (1900).

6.5 الانظمة والتعليمات:

1. لائحة تنظيم الطائرات بدون طيار، قرار هيئة الطيران المدني لسلطنة عمان 2020/417.
2. لائحة تنظيمية تتعلق بتنظيم الطائرات المسيرة من الناحية الادارية و الفنية لدولة قطر في عام (2017).
3. تعليمات "حول تنظيم طائرات الدرون في السعودية"، للمزيد من المعلومات ينظر الرابط: <https://gaca.gov.sa>
4. الهيئة العامة للطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة، للمزيد من المعلومات ينظر الرابط: <https://www.gcaa.gov.ae/ar>.

7.5 المصادر الاجنبية

1. Edelman: Esquice d'une theorie du sujet l' homme et son image, Dalloz, 1970.
2. Guide d' utilisation de drone pour pilote amateur, op. cit., pp. 9:15 & Dominique David, Jean Panhaleux, op.
3. ICAO, Remotely piloted aircraft system (RPAS), concept of operation (CONOPS) for international operations, (2019)
4. Yann RoZec ,Le marché des drones militaires Toujours Florissant ,Décembre 2013

2.5 القواميس:

1. ابراهيم مصطفى وآخرون، المعجم الوسيط، ج 1، مطبعة مصر، القاهرة، 1960.
2. ابن منظور، لسان العرب، ج(8)، دار صادر، بيروت، 2000.
3. المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية، ط (4)، دار الدعوة، الاسكندرية، مصر، 2004.
4. معجم اكسفورد، ط (2)، مطبعة اكاديميا، بيروت، 2000.
5. متري اللباس، قاموس الجيب، دار الجيل، بيروت، 2000.
6. لويس معلوف، المنجد في اللغة، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، 2009.
7. Cambridge Dictionary, <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/drone>.

3.5 رسائل الماجستير والدكتوراه:

1. ادم عبدالديع ادم حسين، الحق في الحياة الخاصة ومدى الحماية التي يكفلها له القانون الجنائي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق- جامعة القاهرة، 2000.
2. أمنة سعيد خلفان بن مران الظاهري، التنظيم القانوني للطائرات بدون طيار، رسالة ماجستير، جامعة الإمارات العربية المتحدة- الإمارات، 2020.
3. عاقل فاضلة، الحماية القانونية للحق في حرمة الحياة الخاصة- دراسة مقارنة، جامعة الاخوة منتوري -قسنطينة- كلية الحقوق، الجزائر، 2012.
4. ممدوح خليل العاني، حماية الحياة الخاصة في القانون الجنائي، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق- جامعة القاهرة، 1983.

پاراستنی مهدهنی بۆ مافی تایبهتمهندی سهبارت به بهکارهینانی فرۆکهه ی بیفرۆکههوان

پوخته

بئ گومان ئەم پیشکەفتنا مەزن و بەرچاڤ کو د بواری تەکنۆلۆژیا سەردەمدا ب دەست ڤهاتی ئیک ژ وان هوکارا به کو بوونه ئاسانکاری بۆ هیرشکران ل سەر ژيانا تایبەت یا تاکه کەسی ب ریکا فرۆکیت بیفرۆکههوان، و ئەم جۆره فرۆکه دهینه هژمارتن ئیک ژ گرنگترین جوریت تەکنۆلۆجیا سەردەم سەرهلدای و دەست ب سەر جیهانی دا گرتی، و بکارهینانا وئ یا نه ریکخستی و کاربگەرینت وئ ییت نەرینی د فی سەردەمی دا و د بواریت جودا دا، چ سەربازی، مهدهنی یان بازرگانی، کۆمهکا کێشه و پرسیت یاسایی نازرینت، چ ئەقیت پەوهندی به سلامهتیا نیشتمانی و پاراستنا نیشتمانی ڤه هەمی یان پاراستنا مافی ژيانا تایبەت و گەشتیاری ئاسمانی ڤه هەمی. ئەم چەندە بی ئەگەر کو گەلەک ژ وه لاتین جیهانی بهر مەف دانانا ریساینیت یاسایی بچن ب مەرما ب کارهینانا فرۆکههیت بیفرۆکههوان و تۆمار کرنا وان و دانانا هەندەک مەر جان بۆ مۆلەتدانی، بەلی پا یاساداننەری ئیراقی و کوردستانی گرنگی ب فی دیاردی نەدایه. ئەم چەندە مه پالدهت کو دا کو کێ ل سەر ییندڤیا دانانا ریساینیت یاساینیت تایبەت بکەین بۆ پاراستنا مافی تایبەت یین تاکه کەسی و فرۆکههیت بیفرۆکههوان و بەر پرسیارهتیا شارستانی نهوا ژ ی پەیدادبیت، دگەل گرنگیدان ب لایهنی خۆپاریزی به سهپاندنا پایەندبوون ب سەر بهکارهینەریت فرۆکههیت بیفرۆکههوان. پەقیت سەرەمی: مافی ریزگرتن ل ژيانا تایبەت، پینشکرنا ژيانا تایبەت، فرۆکههیت بیفرۆکههوان، قەرەبوو کران.

Civil protection for the right to privacy regarding the use of drones

Abstract:

There is no doubt that the recent tremendous progression and advancements in technology, especially drone technology, have paved the way for transgressing on individual rights and for violating personal privacy around the world. Drone technology, as one type of aircraft technology, is sweeping the modern world. The unrestrained use of drones and its negative effects on different life aspects; whether military, civil, or commercial, raises a number of legal issues, whether related to national safety and the protection of the right to privacy and air navigation, urged many countries to legislate laws and regulate the use of drones within the frames of laws, to register them, and set certain legal conditions for using them. However, legislators in Iraq and Iraqi-Kurdistan have not yet paid attention to this issue. This stresses the necessity of legislating laws related to drone technology and uses to protect the right to privacy and the civil liability arising therefrom, with a focus on the preventive aspect by imposing certain obligations on drone users.

Keywords: The right to privacy, Privacy violation, Drones, Compensation